

ΕΚΤΑΚΤΗ
ΕΚΔΟΣΗ

ΕΡΓΑΤΙΚΗ αλληλεγγύη

Κάθε Τετάρτη. Εφημερίδα
της Αντικαπιταλιστικής Αριστεράς

Έκτακτο παράρτημα στο Νο 1561

www.sekonline.gr

2 Μάρτη 2023



**ΟΙ ΝΕΚΡΟΙ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ
ΑΠΑΙΤΟΥΝ ΝΑ ΜΠΕΙ ΤΕΛΟΣ
ΣΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ
ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ**

**Πανεργατική
απεργία
8 Μάρτη**

ΝΑ ΓΚΡΕΜΙΣΟΥΜΕ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΟΛΟΦΟΝΩΝ



1/3, Αθήνα. Χιλιάδες στους δρόμους λίγες ώρες μετά το έγκλημα στα Τέμπη. Φωτό: Στέλιος Μιχαηλίδης

«Ώρα για κλιμάκωση ΑΠΕΡΓΙΑΚΗ»

Οργή διαπερνούσε εργατικούς χώρους, σχολές, σχολεία και κέντρα αγώνα από το πρωί της Τετάρτης 1/3 που μαθεύτηκε η είδηση για το μακελειό στα Τέμπη. Η πρώτη απάντηση δόθηκε στο δρόμο το απόγευμα της ίδιας μέρας. Με άμεσα αντανakλαστικά φοιτητικοί σύλλογοι, κατaλήψεις καλλιτεχνών και οργανώσεις της αριστεράς κάλεσαν συγκεντρώσεις στα γραφεία της Hellenic Train στην Αθήνα και στον σιδηροδρομικό σταθμό στη Θεσσαλονίκη. Απέναντι στα καλέσματα της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ για σιωπητήριο λόγω πένθους, χιλιάδες κόσμος ξεκαθάρισε ότι είναι ώρα κλιμάκωσης ενάντια στις πολιτικές που ιδιωτικοποιούν, διαλύουν και δολοφονούν.

Στην Αθήνα η πορεία βάδισε προς τη Βουλή, ενώ πολλές φορές αντιμετώπισε επιθέσεις από τα ΜΑΤ με χημικά και κρότου λάμψης. “Κρατικοποιήσεις των συγkοινωνιών κάτω από τον έλεγχo των εργατών” και “Δικά τους τα κέρδη – Δικοί μας οι νεκροί – Ώρα για κλιμάκωση απεργιακή” ήταν μερικά από τα συνθήματα που φώναζαν οι σύντροφοι/ισσες του **Σοσιαλιστικού Εργατικού Κόμματος**.

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών κήρυξε 24ωρη απεργία την Πέμπτη 2/3. Το ίδιο έκαναν και οι εργαζόμενοι του **Μετρό** παρά την αρχική αναστολή της στάσης εργασίας που είχαν ανακοινώσει για την προηγούμενη ημέρα. “Πλέον ο πόνοc έγινε οργή για τις δεκάδες των νεκρών και των τραυματιών συναδέλφων και συμπολιτών μας. Η απαξίωση που διαχρονικά επέδειξαν οι κυβερνήσεις στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο οδήγησαν στο τραγικό αποτέλεσμα των Τεμπών. Δυστυχώς τα πάγια αιτήματά μας για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, αρτιότερη εκπαίδευση, αλλά κυρίως εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών ασφαλείας, πετιούνται μόνιμα στον κάλαθο των αχρήστων”, υπογραμμίζει η ομοσπονδία των σιδηροδρομικών στην ανακοίνωση της απεργίας.

“Δεν είναι ώρα για αναστολή των κινητοποιήσεων ‘λόγω πένθους’, αλλά για κλιμάκωσή τους”, έγραφε λίγες ώρες μετά το μακελειό η **Κατάληψη του Ρεξ**, που διαδήλωσε το απόγευμα της Τετάρτης, συνοπογράφοντας το πανό με το σύνθημα “Δεν είναι δυστύχημα - είναι δολο-



1/3, Αθήνα. Η οργή στους δρόμους ήλινεc ώρες μετά το έγκλημα στα Τέμπη. Φωτό: Στέλιος Μιχαηλίδης

φονία” μαζί τις άλλες καταλήψεις. “Ενώνουμε τη θλίψη μας με αυτή των συγγενών των θυμάτων. Ενώνουμε τις φωνές μας με τις καταγγελίες των εργαζομένων. Ενώνουμε την οργή μας με όλες και όλους που εξοργίζονται για τις εγκληματικές κυβερνητικές πολιτικές που κοστίζουν ζωές”.

Συλλαλητήρια οργής

Σε όλα τα κατειλημμένα κέντρα αγώνα των εργαζόμενων και των σπουδαστών/ριών της Τέχνης έγιναν συνελεύσεις με βασικό θέμα το έγκλημα στα Τέμπη. Από την περασμένη εβδομάδα προγραμματιζόνταν πανκαλλιτεχνικά συλλαλητήρια για το απόγευμα της Πέμπτης. “Μετά τη σημερινή τραγωδία, μας είναι αποτέλεσμα των Τεμπών. Δυστυχώς τα πάγια αιτήματά μας για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, αρτιότερη εκπαίδευση, αλλά κυρίως εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών ασφαλείας, πετιούνται μόνιμα στον κάλαθο των αχρήστων”, υπογραμμίζει η ομοσπονδία των σιδηροδρομικών στην ανακοίνωση της απεργίας.

“Δεν είναι ώρα για αναστολή των κινητοποιήσεων ‘λόγω πένθους’, αλλά για κλιμάκωσή τους”, έγραφε λίγες ώρες μετά το μακελειό η **Κατάληψη του Ρεξ**, που διαδήλωσε το απόγευμα της Τετάρτης, συνοπογράφοντας το πανό με το σύνθημα “Δεν είναι δυστύχημα - είναι δολο-

φονία” μαζί τις άλλες καταλήψεις. “Ενώνουμε τη θλίψη μας με αυτή των συγγενών των θυμάτων. Ενώνουμε τις φωνές μας με τις καταγγελίες των εργαζομένων. Ενώνουμε την οργή μας με όλες και όλους που εξοργίζονται για τις εγκληματικές κυβερνητικές πολιτικές που κοστίζουν ζωές”.

Η συζήτηση για τις κυβερνητικές ευθύνες του μακελαιοc κυριάρχησε και στις συζητήσεις που οργανώονταν την Τετάρτη και την Πέμπτη σε εργατικούς χώρους και γειτονιές, εν όψει της απεργιακής 8 Μάρτη. “Πρέπει να τους τσακίσουμε και να επιβάλλουμε τις διεκδικήσεις μας. Όπως αποδεικνύεται είναι θέμα ζωής και θανάτου” λέει στην Εργατική Αλληλεγγύη η **Μαρία Φωτεινού** που συμμετείχε στη συζήτηση της **Κίνησης για την Απεργιακή 8 Μάρτη** στα Πετράλωνα. “Χάσαμε 43 δικούς μας ανθρώπους στα Τέμπη, όπως μερικές μέρες πριν χάσαμε 59 επίσης δικούς μας ανθρώπους στο ναυάγιο των προσφύγων στην Καλαβρία, όπως χάσαμε χιλιάδες δικούς μας ανθρώπους που πλακώθηκαν από τα κτίρια στην Τουρκία και τη Συρία, όπως χάσαμε χιλιάδες δικούς μας ανθρώπους λόγω της διάλυσης της δημόσιας Υγείας, όπως χάσαμε δεκάδες με τις γυναικοκτονίες όλα αυτά τα χρόνια. Η 8η Μάρτη πλέον είναι μια πανεργατική απεργία ενάντια στην κυβέρνηση και το σύστημα που δολοφονούν”.

Στο νοσοκομείο **Έλενα Βενιζέλου** το πρωί της Πέμπτης έγινε εξόρμηση και συζήτηση για την απεργιακή 8 Μάρτη η οποία καθορίστηκε από την οργή για το έγκλημα στα Τέμπη. Ο **Κώστας**, ηθοποιός από το κίνημα των καλλιτεχνών συμμετείχε στη συζήτηση και μετέφερε στην Ε.Α μετά

το τέλος της: “Ζούμε σε μια χώρα που όλα καταρρέουν και υπάρχει ένας κοινός παρονομαστής. Υγεία, Πολιτισμός, Συγκοινωνίες, Παιδεία δίνουμε κοινό αγώνα για την ανατροπή. Μπήκαν σαν επόμενοι σταθμοί το συλλαλητήριο το απόγευμα της Πέμπτης και η απεργία στις 8 Μάρτη”.

Όπως τονίζει η προκήρυξη που κυκλοφορεί το ΣΕΚ: «Να κλιμακώσουμε ΤΩΡΑ τις απεργίες μας και να διεκδικήσουμε επανακρατικοποίηση του ΟΣΕ και όλων των επιχειρήσεων που έχουν ξεπουληθεί όλες τις τελευταίες δεκαετίες χωρίς καμία αποζημίωση στα αρπακτικά. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να μην ξαναθρηνήσουμε θύματα.

Η φετινή 8 Μάρτη πρέπει να είναι η απεργία όλων μας. Η ΑΔΕΔΥ και το ΕΚΑ καλούν πανεργατική στάση εργασίας από τις 12 μέχρι τη λήξη της βάρδιας και απεργιακή συγκέντρωση στις 1μμ στην πλατεία Κλαυθμόνος. Αυτή η απεργία δεν είναι μονάχα για τις γυναίκες, είναι για όλους και όλες που συγκρονούμαστε με την κυβέρνηση και το σύστημα που δολοφονούν”.

Στο νοσοκομείο **Έλενα Βενιζέλου** το πρωί της Πέμπτης έγινε εξόρμηση και συζήτηση για την απεργιακή 8 Μάρτη η οποία καθορίστηκε από την οργή για το έγκλημα στα Τέμπη. Ο **Κώστας**, ηθοποιός από το κίνημα των καλλιτεχνών συμμετείχε στη συζήτηση και μετέφερε στην Ε.Α μετά

Στέλιος Μιχαηλίδης

Να τσακίσουμε τους δολοφόνους

Το διάγγελμα του Μητσοτάκη το βράδυ της 1η Μαρτίου ήταν προσβολή στους νεκρούς της σύγκρουσης στα Τέμπη: «Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, αναλαμβάνοντας την αντικειμενική πολιτική ευθύνη, υπέβαλε αμέσως την παραίτησή του. Το ίδιο και οι επικεφαλής του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Η στάση του τον τιμά, καθώς όλα δείχνουν πως το δράμα οφείλεται, δυστυχώς, κυρίως σε τραγικό ανθρώπινο λάθος. Ταυτόχρονα, η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν. Ενώ η πολιτεία θα σταθεί δίπλα στις οικογένειες των θυμάτων. Θα πενήθσουμε τα παιδιά μας, τα αδέρφια μας, τους φίλους μας. Θα μείνουμε ενωμένοι και σε αυτή την τραγωδία» είπε.

Την ώρα που ο πρωθυπουργός μιλάει για «ενότητα» και «σεβασμό στο πένθος», δεν διστάζει να κατονομάσει σαν «ένοχο» για όλη την τραγωδία τον σταθμάρχη. Το ρεπορτάζ στον ΣΚΑΪ έγινε πιο συγκεκριμένο μεταφέροντας ότι ο 60χρονος σταθμάρχης θα βρεθεί αντιμέτωπος με κατηγορίες για ανθρωποκτονίες από αμελεία και σωματικές βλάβες κατά συρροή και για το κακούργημα της διατάραξης στην ασφάλεια συγκοινωνιών από την οποία προκλήθηκε θάνατος. Κατηγορίες που επιφέρουν ποινές από 10 χρόνια μέχρι ισόβια κάθειρξη. Ο σταθμάρχης ισόβια, ο υπουργός την «πολιτική ευθύνη» και όλα καλά και όλα ωραία.

Το ποιο ακριβώς λάθος έκανε ο σταθμάρχης -που στην κατάθεσή του ανέφερε ότι «πάτησε κανονικά το κουμπί γιατί το σύστημα διαχωρισμού των τρένων είναι αυτοματοποιημένο αλλά το σύστημα δε λειτούργησε»- θα το ξέρουμε τις επόμενες μέρες. Αλλά δεν βρισκόμαστε στον 19ο αιώνα όταν ο σιδηρόδρομος έκανε για πρώτη φορά την εμφάνισή του.

Η κυβέρνηση ξέρει να χρησιμοποιεί κάθε νέο επίτευγμα της τεχνολογίας άμα είναι να εντοπίζει τους πρόσφους στον Έβρο, να παρακολουθεί τους πάντες με το Predator ή να αγοράζει πανάκριβα Rafale. Αλλά σε μια επο-

Σκοτώνουν με περικοπές και ιδιωτικοποιήσεις

χή όπου ακόμη και οι ιδιώτες στα αυτοκίνητα έχουν GPS, τα τρένα στους ελληνικούς σιδηρόδρομους κινούνται σε ρυθμούς της δεκαετίας του 1950.

Υπάρχει μια ολόκληρη τεχνογνωσία για το πώς μειώνεται η πιθανότητα μεγάλων ατυχημάτων στις μεταφορές, ενδείξεις, επίγειες και θαλάσσιες που περιλαμβάνει μια σειρά από ασφαλιστικές δικλίδες ώστε να μην εξαρτώνται από το ανθρώπινο λάθος. Η ηλεκτρονική επιτήρηση του δικτύου, η αυτόματη σηματοδότηση, φανάρια δηλαδή που τα βλέπουν οι μηχανοδηγοί και σταματάνε τα τρένα, ακόμη και μηχανισμοί που τα ίδια τα τρένα επιβραδύνουν ή και σταματάνε από μόνα τους αν εντοπιστεί άλλο τρένο στην ίδια γραμμή.

Τίποτα δεν λειτουργούσε

Τίποτε από όλα αυτά δεν λειτουργούσε στο συγκεκριμένο σημείο όπως δεν λειτουργεί στο 90% των λιγοστών σιδηροδρομικών αρτηριών που υπάρχουν στην Ελλάδα. Και είναι πρόκληση ότι στα πλαίσια της προεκλογικής του εκστρατείας, ο **Μητσοτάκης** καλούσε τους φωτορεπόρτερ να τον φωτογραφίσουν στη φίστα που ετοίμαζε –και τελικά αναβλήθηκε– την 1η Μάρτη στο Κέντρο τηλεδιόκησης-σηματοδότησης σιδηροδρομικού δικτύου βορείου Ελλάδος, στην Θεσσαλονίκη!

Το θλιβερό είναι ότι τέτοια συστήματα, που λειτουργούν σήμερα στους περισσότερους σιδηροδρόμους του κόσμου, είχαν τοποθετηθεί και λειτουργούσαν στην Ελλάδα πηγαίνοντας προς την Ολυμπιάδα το 2004. Αλλά μέχρι τα μέσα της επόμενης δεκαετίας είχαν πρακτικά αχρηστευτεί σαν συνέπεια της «δη-

μοσιονομικής πολιτικής» των μνημονίων: Με τις συνεχείς περικοπές σε δαπάνες για συντήρηση και προσωπικό με την πολιτική της ιδιωτικοποίησης.

Ο τεμαχισμός αρχικά του ΟΣΕ σε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και TRAINOSE, μόνο στόχο είχε το ξεπούλημα του επικερδούς κομματιού της παροχής υπηρεσιών στους ιδιώτες. Η TRAINOSE πέρασε ολόκληρη στο ΤΑΙΠΕΔ το 2013 και από εκεί το 2016-17 στην ιταλική Hellenic Train στην εξευτελιστική τιμή των 45 εκατομμυρίων ευρώ. Με αντάλλαγμα τρένα που πρωτοκατασκευάστηκαν την δεκαετία του '90 και πλασαρίστηκαν ως «υπερσύγχρονα» ενώ χρόνια νωρίτερα το ελβετικό κράτος π.χ. τα είχε «στείλει για παλιοσιδερα» λόγω επικινδυνότητας και συνεχών βλαβών.

Όπως δήλωσε στις 19 Ιουλίου του 2016 ο **Κώστας Γενθδούνιας**, πρόεδρος των Μηχανοδηγών στην TRAINOSE στην Εργατική Αλληλεγγύη με αφορμή και ένα πολύνεκρο δυστύχημα στην Ιταλία, «Ο σιδηρόδρομος πρέπει να είναι ενιαίος και δημόσιος. Τα δυστυχήματα δεν είναι μόνο στην Ιταλία, είναι σε όλη την Ευρώπη. Ο σιδηρόδρομος είναι ένα μέσο που έχει μεγάλο κόστος συντήρησης. Αυτές οι επιχειρήσεις τα τελευταία χρόνια από εντάσεις εργασίας μετατρέπονται σε εντάσεις κεφαλαίου και ιδιωτικοποιούνται, υπάρχει συνεχώς μια τάση να μειώνονται τα στάνταρ ασφαλείας. Είχαμε ατυχήματα στην Ισπανία πέρσι με 90 νεκρούς, στην Γερμανία, στην Ολλανδία, ενώ στην Αγγλία ζητούν να επανακρατικοποιηθεί ο σιδηρόδρομος».

Αγνοήθηκαν οι εργαζόμενοι. Ο ένας μετά τον άλλο οι υπουργοί του ΣΥΡΙΖΑ αρχικά και της ΝΔ στη συνέχεια έτρεχαν να φωτογρα-

φηθούν δίπλα στα πανάκριβα «βέλη» της Hellenic Train που θα έκαναν το Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε τρεις ώρες.

Αυτό που ακολούθησε δεν ήταν δημόσιες επενδύσεις για το δίκτυο, αλλά ανάθεση σε εργολάβους. Ο «ελεύθερος» ανταγωνισμός ανάμεσα στις μεγάλες εταιρίες που κατέτρωγαν τις επιχορηγήσεις για τη συντήρηση του δικτύου, μας έφτασε στο σημείο δέκα χρόνια μετά, καλώδια να πέφτουν, τρένα που τρέχουν με 200 χιλιόμετρα την ώρα να εκτροχιάζονται, και να μην υπάρχει καμία ηλεκτρονική επιτήρηση.

Μόλις τέσσερις μέρες πριν τη σύγκρουση στα Τέμπη, η **ΠΟΣ** κατήγγειλε την κυβέρνηση που «με πανηγυρικό τρόπο ανακοίνωσε την έναρξη της διαδικασίας των ΣΔΙΤ στο Σιδηρόδρομο στη συντήρηση και την υποδομή στο δίκτυο της Βορείου Ελλάδος γιατί είναι μορφή περαιτέρω ιδιωτικοποίησης και θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των στάνταρ ασφαλείας των Σιδηροδρομικών Μεταφορών».

«Αν υπήρχαν τα συστήματα της τηλεματικής, δε θα είχαμε αυτό το αποτέλεσμα, δε θα έμπαινε στην ίδια γραμμή το ίδιο τρένο. Το σύστημα θα το έβλεπε ότι στην ίδια γραμμή υπάρχουν δύο τρένα» ανέφερε ο πραγματογνώμονας **Ν. Καραμούκας**, προσθέτοντας: «Γιατί να είναι μόνος του ο σταθμάρχης; Τουλάχιστον δύο άτομα έπρεπε να υπάρχουν. Ο ένας να ελέγχει τους πίνακες και ο άλλος να ρυθμίζει την κίνηση των τρένων». Αλλά όχι, αυτό είναι «σπατάλη» για την κυβέρνηση Μητσοτάκη. Η πεμππουσία της εντατικοποίησης που θέλει τον εργαζόμενο να κάνει σαράντα δουλειές ταυτόχρονα με μόνο όφελος τη μείωση του κόστους εργασίας και μέγα κόστος δεκάδες ανθρώπινες ζωές.

Συνέχεια στο οπισθόφυλλο



Στοχοποιημένοι από τον Μητσοτάκη

Στους 57 είχαν φτάσει μέχρι το μεσημέρι της 2ης Μαρτίου οι νεκροί από τη σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη με τα νέα που έρχονταν από τα διασωστικά συνεργεία να δείχνουν ότι ο αριθμός ατόcis πρόκειται να μεγαλώσει. Από τους 130 τραυματίες στα νοσοκομεία νοσηλεύονταν 72, οι έξι από αυτούς σοβαρά.

Ο Μητσοτάκης είπε ακόμη ένα ψέμα απολογούμενος σε αυτόν τον κόσμο και σ' εμάς τους υπόλοιπους. Ότι είμαστε όλοι μαζί σε αυτό. Όχι δεν είμαστε. Όχι μόνο γιατί ο Μητσοτάκης δεν συνήθισε να χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας.

Το τρένο ήταν γεμάτο από νεολαία και φοιτητές που επέστρεφαν στην Θεσσαλονίκη. Αυτούς δηλαδή που η κυβέρνηση δεν έχει χάσει ούτε μια ευκαιρία να κατασκευοφαντήσει, είτε την περίοδο της πανδημίας για τα «κορονοπάρτι» είτε κάθε φορά που βαπτίζει άνδρα διαφθοράς και παρανομίας τα πανεπιστήμια.

Αυτά είναι τα παιδιά που έβγαζαν με αυτοθυσία τους εγκλωβισμένους από το τρένο. Και στη συνέχεια ήταν οι πυροσβέστες και οι διασώστες που ακόμη περιμένουν να δούνε προσλήψεις. Κι οι εργαζόμενοι του ΕΚΑΒ και των νοσοκομείων που βρίσκονται στο στέοαστρο νέων ιδιωτικοποιήσεων. Όλοι αυτοί που αποτελούν τους συνηθισμένους στόχους του κ. Μητσοτάκη.

Μέσα σε αυτούς και οι εννιά εργαζόμενοι του ΟΣΕ που έχασαν τη ζωή τους στη σύγκρουση.

Στην πιο μεγάλη, μέχρι εκείνη τη στιγμή, από αυτές τις βλάβες, στις 5 περίπου το απόγευμα η Hellenic Train ανακοίνωσε ότι η «αμαξοστοιχία IC 56 θα παραμείνει στο σταθμό του Παλαιοφασάλου, λόγω τεχνικού προβλήματος καλωδίου ηλεκτροκίνησης». Σύμφωνα με το CNN: «την ώρα που κατέβαιναν οι επιβάτες σημειώθηκε έκρηξη στα ηλεκτροφόρα καλώδια, που κρέμονται πάνω από το τρένο, με αποτέλεσμα να κοπεί καλώδιο των 25.000 βολτ και να πέσει πάνω στην αμαξοστοιχία. Ο συρμός έμεινε ακινητοποιημένος στον σταθμό, χωρίς αρχικά να επιτρέπεται στους επιβάτες να βγουν έξω καθώς υπήρχε μεγάλος κίνδυνος να χτυπηθούν από την υψηλή τάση και πιθανές διαρροές. Αρκετές ώρες αργότερα, οι επιβάτες αναχώρησαν για τη Θεσσαλονίκη με λεωφορεία».

Ο συνδυασμός ανάμεσα στην πίεση της εταιρίας που θέλει να κάνει γρήγορα «τη δουλειά» της απαλλαγμένη από το κόστος και το βάρος του δικτύου, γιατί αυτό «δεν την αφορά», οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια σε «ατυχήματα». Να θυμίσουμε τους εκτροχιασμούς τρένων τον Οκτώβριο του 2022 σε Τίθορα και Λιανοκλάδι, τον Ιούνιο του 2022 στη γραμμή Δράμα-Θεσσαλονίκη και βέβαια τους 12 τραυματίες και 820 εγκλωβισμένους επιβάτες σε Λίβαδα, Οινόη και Λιανοκλάδι τον Ιανουάριο του 2022, στη διάρκεια της χιονοθύελλας.

Όπως έχει δείξει με τον ίδιο δραματικό τρόπο, των πολύνεκρων ατυχημάτων, η εμπειρία των βρετανικών σιδηροδρόμων, η ιδιωτικοποίηση και η κατάμψη των αρμοδιοτήτων και υπηρεσιών που τη συνοδεύει, είναι συνταγή για την καταστροφή.

Ένα σύστημα και μια κυβέρνηση που έχουν την καταστροφή στο DNA τους

Η πολύνεκρη τραγωδία στα Τέμπη είναι η κορυφή ενός παγόβουνου καταστροφής και θανάτου που έχουν σκορπίσει οι ιδιωτικοποιήσεις και οι περικοπές.

Στις πρώτες θέσεις στη μαύρη λίστα των εργατικών ατυχημάτων, με τα περισσότερα θανατηφόρα, βρίσκονται τα έργα συντήρησης του δικτύου της ΔΕΗ. Η κατάτμηση και ιδιωτικοποίηση της ΔΕΗ, με τις εργολαβικές εταιρίες να αναλαμβάνουν κατά κανόνα τη συντήρηση του δικτύου, σήμανε έλλειψη προσωπικού, εντατικοποίηση της εργασίας, έλλειψη μέτρων υγιεινής και ασφάλειας και κακή συντήρηση. Τα παραδείγματα είναι εκατοντάδες τα τελευταία χρόνια σε όλη την Ελλάδα, με σωματεία και Εργατικά Κέντρα να καταγγέλλουν ξανά και ξανά ότι οι εργολάβοι για τα κέρδη τους βάφουν τα χέρια τους με αίμα εργατών.

Δεν έχουν περάσει δύο χρόνια από το τραγικό δυστύχημα στον ΗΣΑΠ, όπου τον Νοέμβριο του 2021 ο 41χρονος εργοδηγός **Πέτρος Γιάμαλης** βρήκε φριχτό θάνατο και κινδύνευσε η ζωή άλλων τεσσάρων εργαζόμενων. Το βασικό και το εφεδρικό σύστημα πέδησης του συρμού λείανσης στον οποίο δούλευαν είχαν καταρρεύσει με αποτέλεσμα την ξέφρενη πορεία που κατέληξε σε σύγκρουση με συρμό του ΗΣΑΠ. Οι ευθύνες δεν βαραίνουν μόνο τον εργολάβο, αλλά και την ίδια τη διοίκηση της ΣΤΑΣΥ, η οποία σύμφωνη με τα σωματεία εργαζομένων, δεν έχει προβεί σε καμία παντελώς ενέργεια για να διαμορφωθούν ασφαλείς συνθήκες.

Το μείγμα περικοπών και ιδιωτικοποιήσεων είναι που πολλαπλασιάζει την καταστροφή από την έξαρση των καιρικών φαινομένων. Κάθε χρόνο ολόκληρες περιοχές γίνονται στάχτη λόγω των τρομερών ελλείψεων στις υπηρεσίες δασοπροστασίας και πυρόσβεσης. «Στη Δασική Υπηρεσία τα τελευταία 20 χρόνια το προσωπικό έχει μειωθεί κατά 50% και οι απαραίτητοι πόροι κατά 80%... Στην Πυροσβεστική, 5.000 εργαζόμενοι εξακολουθούν να είναι εποχικοί διεκδικώντας τη μονιμοποίηση τους και επιπλέον προσλήψεις προσωπικού... Ο μέσος όρος ηλικίας των εργαζόμε-



νων είναι τα 47 χρόνια. Ο εξοπλισμός που διαθέτουν είναι ανεπαρκής και παλιός... Το μεγαλύτερο μέρος των πιστώσεων του προϋπολογισμού για το Πυροσβεστικό Σώμα αντί να καλύψει αυτές τις ανάγκες, καταλήγει στις μισθώσεις για ακριβά ενοικιαζόμενα εναέρια μέσα πυρόσβεσης από μεγάλες ιδιωτικές εταιρίες», σημείωνε τον Ιούλιο του '22 η **Πρωτοβουλία ενάντια στην Περιβαλλοντική Καταστροφή και την Κλιματική Αλλαγή**.

Εργολαβίες

Τον περασμένο χειμώνα, χιλιάδες άνθρωποι έμειναν ακινητοποιημένοι στον δρόμο για μέρες καθώς η εταιρία που διαχειρίζεται την Αττική Οδό δεν είχε προτεραιότητα για το πώς θα διασφαλίσει ανοιχτό τον δρόμο παρά την ανακοινωμένη κακοκαιρία, αλλά την αισχροκέρδεια από τα διόδια. Και τότε το δίκτυο του ΟΣΕ κατέρρευσε και τραίνα συγκρούστηκαν, με πολλούς επιβάτες να τραυματίζονται. Αλλά και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση χτύπησαν οι εργολαβίες: 6 εκατομμύρια ευρώ πλήρωσε η Περιφέρεια Αττικής για να μισθώσει μηχανήματα και προσωπικό από εργολαβικές εταιρίες για τον αποχιονισμό που κατέληξε σε φιάσκο. Λόγω της συρρίκνωσης και της ιδιωτικοποίησης των υπηρεσιών Πρα-

σίνου και των συνεργειών συντήρησης του δικτύου της ΔΕΗ, ολόκληρες περιοχές βυθίστηκαν για μέρες στο κρύο και το σκοτάδι.

Πόσο δολοφονική είναι η διάλυση του ΕΣΥ αποδείχτηκε περίτρανα την περίοδο της πανδημίας. Η μελέτη **Τσιόδρα** ήταν απλά η επιβεβαίωση ακόμα και από επίσημα -και φιλοκυβερνητικά- χείλη για όλα όσα κατάγγελλαν οι υγειονομικοί μέσα από τις κινητοποιήσεις τους. Δεκάδες χιλιάδες ζωές που χάθηκαν από τον κορονοϊό και τα υπόλοιπα νοσήματα θα σώζονταν αν ενισχύονταν με προσωπικό και υλικοτεχνική υποδομή τα δημόσια νοσοκομεία. Αλλά η κυβέρνηση επέλεξε να ενισχύσει με ζεστό χρήμα την Ιδιωτική Υγεία και τους κλινικάρχες για να μην προσφέρουν τίποτα στην αντιμετώπιση της πανδημίας και να κρατάνε τις ΜΕΘ για τους πλούσιους. Παρ' όλα αυτά η κυβέρνηση της ΝΔ κλιμακώνει την επίθεσή της στο δημόσιο σύστημα Υγείας, με νέες επιθέσεις ιδιωτικοποίησης.

Από το λιμάνι του Πειραιά και την Κοσμο μέχρι τα Πετρέλαια της Καβάλας, είναι αμέτρητα τα παραδείγματα όπου στον βωμό του κέρδους η ασφάλεια για τους εργαζόμενους και την κοινωνία έρχεται τελευταία.

Μάνος Νικολάου

Συνέχεια από τη σελ.3

Η εντατικοποίηση πάει μαζί με τη δραματική μείωση του προσωπικού. Και η σημερινή και όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις με το πέρας του χρόνου έχουν αποδεκατίσει τον ΟΣΕ. Από 13.000 εργαζόμενους στον ΟΣΕ πριν από 30 χρόνια σήμερα έχουν απομείνει λιγότεροι από 800 με το οργανόγραμμα να προβλέπει 2.000! Η τελευταία «σφαγή» έγινε με το πρώτο μνημόνιο όταν με κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ και υπουργό τον **Ρέππα**, 3.000 εργαζόμενοι του ΟΣΕ μετατάχθηκαν σε άλλες υπηρεσίες ως ...αχρείαστοι.

Και επειδή είναι ηλίιο φαινότορο ότι οι εργαζόμενοι που έχουν μείνει δεν φτάνουν - πώς θα καλυφθούν τα κενά; Μα με συμβασιούχους φυσικά! Με ό,τι σημαίνει αυτό, όχι μόνο για τις αποδοχές και για τα δικαιώματά τους αλλά και για την εκπαίδευση και την εμπειρία τους, που ελλείπει των σύγχρονων αυτοματοποιημένων προδιαγραφών αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Και με απύθμενο θράσος: Την 1 Μαρτίου 2023, λίγες ώρες μετά τη φονική

σύγκρουση, η κυβέρνηση έτρεξε να ανακοινώσει στη Διαύγεια 73 προσλήψεις συμβασιούχων σταθμαρχών, με εξαμηνιαία διάρκεια!

Μέσα από αυτόν τον θανατερό συνδυασμό περικοπών-μείωσης και απαξίωσης του προσωπικού-ιδιωτικοποίησης και σαλαμοποίησης των σιδηροδρόμων, φτάσαμε οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι να είναι, σύμφωνα με στοιχεία του 2018, οι φονικότεροι στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Την ευθύνη γι' αυτήν την καταστροφή φέρουν ακέραια όλες οι κυβερνήσεις που εφάρμοσαν αυτές τις πολιτικές εδώ και τρεις δεκαετίες. Την φέρουν ακέραια οι εταιρίες που συνεχίζουν να κερδοσκοπούν από το μεγάλο φιλέτο των συγκοινωνιών με μόνο στόχο το κέρδος. Την φέρει ακέραια η δικαστική εξουσία που τους έκανε πλάτες, βγάζοντας παράνομες και καταχρηστικές τις απεργίες των εργαζομένων στους σιδηρόδρομους όταν αναδείκνυαν ασταμάτητα τα προβλήματα και «νόμιμο» το ξεπούλημα του δημόσιου σιδηρόδρομου. Και τώρα ετοιμάζονται όλοι μαζί να κάψουν στην πυρά τον σταθμαρχή.

Γιώργος Πίπτας



Εργατική Αλληλεγγύη Νο 1408 5 Φεβράριος 2020



Εργατική Αλληλεγγύη Νο 1483 4 Αυγούστου 2021



Εργατική Αλληλεγγύη Νο 1532 27 Ιούλη 2022